

Transantiago: Baja la Evasión, pero Siguen los Problemas

La reciente reducción de la evasión del Transantiago es una buena noticia. Es posible que se atribuya a la entrada en vigencia de los nuevos contratos que mejoran los incentivos de los operadores. Sin embargo, los problemas de fondo persisten. El sistema sigue generando pérdidas al Fisco y esta situación no se va a resolver disminuyendo la evasión.

Desde la entrada en vigencia de los nuevos contratos del Transantiago, la evasión ha disminuido para ubicarse en un 20,3% en agosto, comparado con el 27,7% que registró en febrero. A pesar de que aún es temprano para afirmar que se trata de una tendencia, sin duda son buenas noticias. En todo caso, la reciente reducción en la evasión no significa que los problemas del Transantiago se hayan resuelto o estén próximos a resolverse. La evasión bajó en las últimas mediciones, pero sigue siendo alta y similar a las de principios del año pasado.

El Gráfico N° 1 muestra la evolución reciente de la tasa de evasión. Por otro lado, persisten los enormes déficits operacionales del sistema, lo que constituye, quizás, el principal problema del Transantiago. La introducción de un proyecto de ley que prolonga los subsidios hasta 2020, indica que tampoco existe la intención de trabajar en reducirlos. Por último, es preocupante que el número de viajes en transporte público no sólo no haya aumentado, sino que ha estado disminuyendo, a pesar de que la ciudad sigue creciendo. Esta es una clara señal de insatisfacción por parte de los usuarios, que han preferido el transporte privado, con los problemas de congestión y contaminación que esto significa para Santiago.

La evasión del pasaje constituye un delito y es preocupante que se haya instaurado como una conducta socialmente aceptada o tolerada. Por este motivo, debe ser combatida enérgicamente. El Gobierno ha aumentado la fiscalización y los nuevos contratos mejoran los incentivos de los operadores para controlar la evasión. Sin embargo, no es evidente que la disminución en la evasión resuelva el problema del déficit o lo reduzca de manera importante. El Gráfico N° 2 muestra la evolución que han tenido las pérdidas del Transantiago. Al contrastar la evolución de las pérdidas con la

de la evasión, vemos que, sorprendentemente, la relación es más bien negativa. Por ejemplo, curiosamente, febrero de 2012 fue el mes en la muestra con la mayor evasión y la menor pérdida.

Gráfico N° 1
TASA DE EVASIÓN



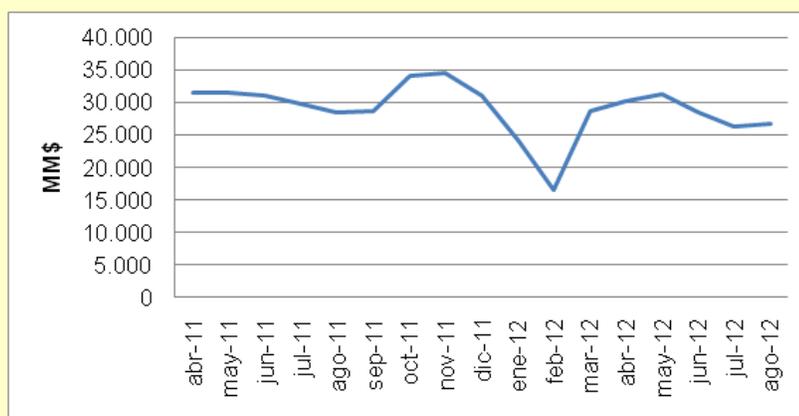
Fuente: La Tercera, 11 de octubre de 2012.

La relación entre evasión y déficit no es clara. Por un lado, tiene el potencial de aumentar los ingresos, pero también aumenta los costos siendo incierto el efecto neto en resultados. En el caso de los viajes con una sola etapa, la reducción de la evasión se traduce en un menor déficit. Pero es distinto cuando los viajes tienen más de una etapa. Por ejemplo, los viajes con combinaciones entre distintos operadores de buses no generan ingresos adicionales, pero sí generan costos adicionales, aumentando así las pérdidas operacionales. En el caso de usuarios con viajes que tienen una etapa en Metro y otra en bus, los que evaden la etapa en bus, pero pagan Metro (la evasión en Metro es mínima) contribuyen, paradójicamente, a reducir el déficit. Si estos usuarios validaran su viaje en bus generarían un pago al operador, pero no mayores ingresos al sistema, porque ese trasbordo no se cobraría, aumentando así el déficit. El Cuadro N° 1 muestra la distribución de viajes en Santiago según el número de etapas. Cerca de la mitad de los viajes tienen más de una etapa, que en la mayoría de los casos no se cobran, pero sí generan pagos para los operadores. En este contexto, vale la pena evaluar la introducción de pagos por trasbordos.

Uno de los objetivos del Transantiago era hacer del transporte público una alternativa atractiva para los usuarios de automóvil. Se esperaba que con el nuevo sistema los viajes en transporte público aumentaran, contribuyendo así a reducir la congestión en la ciudad. Sin embargo, está ocurriendo justo lo contrario. No sólo la proporción de viajes en transporte

público se reduce respecto a los viajes en transporte privado, sino que el número total de viajes en transporte público ha estado cayendo.

Gráfico N° 2
PÉRDIDAS MENSUALES DE TRANSANTIAGO (MM\$)



Fuente: Informe Financiero de Transantiago, agosto 2012.

Cuadro N° 1
USOS DE TARJETA BIP

Etapas	Laboral	Sábado	Domingo
1	50,42%	51,86%	52,99%
2	37,33%	36,61%	35,59%
3	10,45%	9,97%	9,90%
4	1,79%	1,54%	1,51%
Más de 4	0,01%	0,01%	0,01%

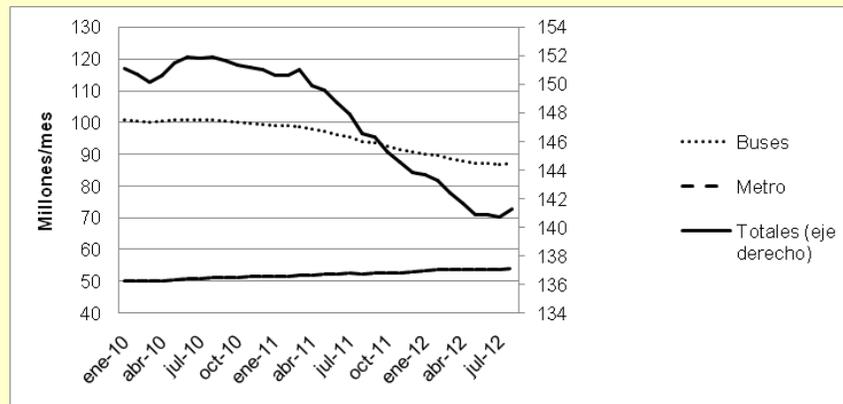
Fuente: Informe Usos de Tarjeta Bip. Coordinación General de Transportes de Santiago.

El Gráfico N° 3 muestra la evolución de las validaciones totales y su descomposición en validaciones de Metro y de bus. Se muestran promedios móviles a 12 meses para controlar por la estacionalidad. Vemos que los viajes en Metro han seguido aumentando, lo que significa que la caída en las validaciones totales en Transantiago se explica por los buses. Esto refleja que los usuarios no están satisfechos con el servicio entregado.

Si bien la evolución de las validaciones no necesariamente representa la evolución del número de viajes, al hacer una estimación de los viajes totales vemos que la conclusión se mantiene. Según la Encuesta Origen Destino de 2006, se efectuaban cerca de 5.200.000 viajes en un día laboral. Hoy se estima que actualmente esta cifra estaría alrededor de los

4.300.000 viajes¹. Esto es una caída de 20% en el uso de transporte público.

Gráfico N° 3
PROMEDIO MÓVIL DEL NÚMERO DE VALIDACIONES
TOTALES Y POR MODO (MILLONES/MES)



Fuente: Informe Usos de Tarjeta Bip. Coordinación General de Transportes de Santiago.

Conclusión

La reciente reducción en la evasión de Transantiago es una buena noticia. Es posible que se atribuya a la entrada en vigencia de los nuevos contratos que mejoran los incentivos de los operadores. Sin embargo, los problemas de fondo persisten. El sistema sigue generando grandes pérdidas al Fisco, y esta situación no se va a resolver disminuyendo la evasión. El subsidio anual más los fondos espejo ascienden a unos US\$ 1.480 millones. Situación que la autoridad espera prolongar hasta el año 2022, sin que ocurran mejoras en el servicio.

Es preocupante la disminución en los viajes en transporte público desde la entrada en vigencia del Transantiago, a pesar de que la ciudad ha seguido creciendo. Esto significa que las personas hacen lo posible por viajar en transporte privado, pese a ser mucho más costoso para ellos y para la sociedad, por su contribución a la congestión. Un objetivo central del transporte público es desincentivar el uso del automóvil y contribuir así con una menor congestión. En este sentido, el sistema actual ha fracasado. Si se considera que además se requieren enormes subsidios para que pueda operar, es evidente que se hace necesaria una reformulación mayor del transporte público de Santiago, con criterios técnicos y pensando en el largo plazo.

En breve...

PERSISTEN PROBLEMAS EN EL TRANSANTIAGO:

- Continúan los enormes déficits operacionales del sistema, lo que constituye, quizás, el principal problema del Transantiago.
- El número de viajes en transporte público ha estado disminuyendo, a pesar que la ciudad sigue creciendo. Esta es una clara señal de insatisfacción por parte de los usuarios, que han preferido el transporte privado, con los problemas de congestión y contaminación que esto significa para Santiago.
- De manera contraria, los viajes en Metro han seguido aumentando, lo que significa que la caída en las validaciones totales en Transantiago se explica por los buses.
- Si bien la evolución de las validaciones no necesariamente representa la evolución del número de viajes, al hacer una estimación de los viajes totales vemos que la conclusión se mantiene. Según la Encuesta Origen Destino de 2006 se efectuaban cerca de 5.200 viajes en un día laboral. Hoy se estima que esta cifra estaría alrededor de los 4.300.000 viajes, lo que es una caída de 20% en el uso de transporte público.

¹ Para esta estimación se consideraron las validaciones mensuales publicadas en los Informes Financieros de Transantiago y una tasa de evasión de 20%. Además, un día laboral se realizan el doble de viajes que el promedio de sábado y domingo, que los viajes tienen 1,6 etapas en promedio, de acuerdo al Informe Usos de Tarjeta Bip de la Coordinación General de Transportes de Santiago. Cuando se publiquen los resultados de la EOD 2012 se contará con una estimación más precisa del total de viajes.